

## 不思議の国ナイジェリア(現地通信)

著者	室井 義雄
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アフリカレポート
発行年	1987-03
出版者	アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00008765">http://hdl.handle.net/2344/00008765</a>

## 不思議の国

## ナイジェリア——●室井義雄

ナイジェリアを研究し始めてからかれこれ10年がすぎたが、いまだにわけの解らない国である。

成田空港を出国してからおよそ28時間後、カノ国際空港に到着したのは夕方5時近くであった。一緒にタラップを降りた数十名のナイジェリア人はどこかに消えていなくなり、私を含めた10名程の非黒人と非ナイジェリア人とおぼしき黒人が薄暗くなった滑走路の片隅に整列させられた。さてどうなるのかと考えているところに、O社のアルハジ・K氏が近寄ってきて、「貴方がプロフェッサー・ムロイか」と尋ね、そして「ノー・プロブレム、ノー・プロブレム」を連発。やがてN社のI氏も迎えにきていることを知った。両氏とも民間人である。その彼らが入国管理事務所を通過して滑走路にまで入り込み、K氏は非ナイジェリア人のみをリスト・アップしたと思われる乗客名簿のコピーさえ持っていた。

入管職員は、手持外貨を現地通貨にまず両替しろと言う。そこで空港内のU銀行で30ドルを両替するが、公定レートでは125ナイラ34コボ(手数料は0.25%)のはずなのに、窓口の女性行員は100ナイラしか渡さず涼しい顔である。ともかくナイラを持って元の場所に戻ると、ようやく入国手続が開始された。ところが、パスポート、予防接種証明書、所持品等のチェックごとに“dash”を要求される。トランクは空港を出るまでに合計3回あけさせ

られた。

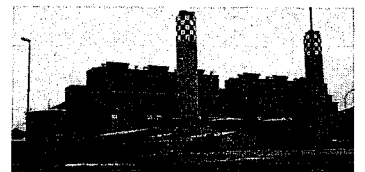
“dash”は全てK氏が払ってくれたので定かではないが、相当額になったに違いない。両替が最初に必要な理由もここで納得した。ちなみに、ラゴス空港からの出国時には、N氏の紹介でプロの「通関屋」に依頼し、塔乗一步手前までの出国手続を全て代行してもらう。その報酬が60ナイラであった。製造工場のジュニア・スタッフの平均月収が200ナイラ前後と聞くから、K氏の支払い分を含めた、私の入出国時の経費は決して少なくない金額である。

“dash”には、字義どおり「中間を省略する」、「色を付ける」、「突進する」等の意味がある。日本流に言えば「袖の下」とでもなるうか。特にわれわれ外国人が関係する時には、多くの場合この“dash”がつきまとい、道端の子供たちからも時おり「ギブ・ミー・ダッシュ」と声をかけられる。たしかに、日本社会においても御歳暮等々の慣習がある。しかし、どこか違うのである。“dash”は、ナイジェリアの社会的諸活動の重要な潤滑油になっていると同時に、社会的富の再配分経路の一つでもあり、逆に他方では機会に恵まれた一部の人々による富の集中手段でもあるという、複雑な構造を持っているように思われる。

首都ラゴスの中心部から車で1時間ほど離れたエグビン地区に、総額約1800億円をかけたラゴス火力発電所がある。日本のH社のプラント輸

出で1982年に建設が始まり、ほぼ完成している。1基当り毎時22万キロワットの炉を6基備え、合計の最大出力能力は毎時132万キロワットである。現在のナイジェリアの電力需要が毎時150万キロワットと言われているから、このラゴス発電所がまともに運転できれば、既存の発電能力を加味して、近隣諸国へ電力を輸出することも可能である。

だが、難問を抱えている。まず、主燃料の天然ガスは350キロメートル離れた東部油田地帯のワリから引いてくる予定であるが、このパイプラインの建設が全く着手されていない。このため、現在は補助燃料の重油を使用しているが、これでは採算に合わない。仮に長距離のパイプラインが完成しても、天然ガスは爆発の危険性もあり、相当高度な運転能力が必要とされる。また、送電網が不十分で、電線の張られていない鉄塔をよく見かけた。現在3号炉までナイジェリア側に引渡し済みで、1987年11月には残り3号炉全部が引渡される予定である。H社の技術者がしばらくの間は残るとしても、その後はどうなるのだろうか。燃料パイプラインが完成する前に、荒廃した



ラゴス火力発電所

巨大な建物のなかでヤギが飼われている可能性も皆無ではない。中央制御室での技術訓練風景を垣間見て、ふとそんな気がした。それなのに、別の大型火力発電所の建設計画もあると言う。何故、このような開発政策が進められるのだろうか。契約金額の数十パーセントとも噂される

“dash”が政策担当者を動かすのだろうか。

大型の開発プロジェクトは農業分野でも進められている。その典型が北部諸州を中心とする大規模灌漑計画である。NJ社のY氏の案内で、「カノ・リバー計画」の一部を見学する機会を得た。カノから車で1時間ほど南下した所に、同計画最大のティガ・ダムがある。南東から北西に約35キロメートル、東西に25キロメートルのほぼ三角形をした巨大な人造湖が完成しており、ここから北方50キロメートルにわたり深さ2.5メートルのコンクリート製主水路が延びている。灌漑予定面積は2万4281ヘクタールで、乾期作物としてはカノ市場向けの小麦が奨励された。

ダム自体は多目的に利用されていて、カノ市と同市周辺20キロメートル四方の地域に飲料水を供給している。またフナに似た魚の漁場ともなっており、ルルム村近くの湖岸には約20隻の川舟が浮んでいた。1日1回朝に出漁し、1隻当り籠で4～5杯、1籠当り30～50キログラムの魚がとれる。この魚はカノ市場でキログラム当り4ナイラ前後で売れ、湖岸渡し価格でも1籠当り約100ナイラの収入になる。川舟の所有権や漁業権の詳細が不明であるが、結構な現金収入源である。

だが、農業用水としては必ずしも有効利用されているとは思えない。まず、水門をほとんど見かけない。すぐに壊されるから、とのことである。このためポンプで水を引込まねばならないが、主水路から離れた畑ではそれも容易でなく、また水利用料を取られる。加えて、1984年以降は財政難のため、金のかかるコンクリート製水路の建設が中断され、送水が行われていない区域もある。

逆に、カノ・リバー計画外の地域で、カノ北東20キロメートル程の小規模なジャカラ・ダム周辺では、土盛りによる水路が主であった。ここでは、水路の一角を壊すことで、簡単に水を引く（盗む？）ことが可能である。また、ダムにためた水を自然の川に再放流する方法が採られた



ティガ湖での漁業風景

ため、周辺の地中の水位が高く保たれ（地下数メートル）、乾期でも畑に穴を掘れば比較的容易に地下水を確保できるのである。こうした地域では、トマト等の野菜をはじめ、米、砂糖きび、ソルガム、メイズ、キャッサバ等多様な作物が生産されていた。コンクリートで底まで固めた大水路など全く不要であると感じた。小規模ダムと土盛り水路、そして自然の川の活用こそ必要なのだろう。

ところで、現在のナイジェリア経済はドン底の状態にある。「石油ブーム」終焉後の、特に1984年以降の経済不況を打開するため、ナイラの過大評価を是正せよとのIMF勧告を事実上受入れる形で、1986年9月29日以降、第二為替市場が導入されている。これにより、毎週木曜日に、中央銀行と40社の公認為替ディーラー（市中銀行）との競売方式によって実勢為替レートが決められることになった。10月2日に開かれた第1回目の市場では、1ドル=4.6174ナイラに決定した。従来の第一為替市場の同日レートは1ドル=1.6334ナイラであったから、ナイラの対ドル価値は一夜にして約3分の1に下落したことになる。つまり、単純計算

で輸入品価格の3倍の値上りである。

この輸入品価格の上昇と絶対的な外貨不足のため（第二市場での毎週の取引高は8000万ドル前後）、原材料や中間財を海外に依存している製造業が軒並大幅な操業短縮を強いられている。ナイジェリア最大のUACN社の4工場を見学したが、いず

れも操業率は3割程度との印象を受けた。そうしたなかで、日系企業の生き残り作戦は印象的であった。たとえば、イケジャのP社（亜鉛鉄板製造）は工場内に数千羽のにわとりを飼育し、S社（オートバイ製造）は金属製の灰皿や盆を製作していた。

製造業の不振ときわめて対象的だったのが、各地のローカル市場の活気である。ラゴスから車で40分ほどのアラバ市場は、一瞬、秋葉原の電気街に來たとの錯覚に陥るほどであった。狭い店舗の床から天井まで、そして壁一面にありとあらゆる電化製品が並べられていた。その大半は密輸品か盗品だと言う。政府統計では、1985年の輸入額は約71億ドルである。しかし、ブラック・マーケットを含めたその規模は150～200億ドルと推定されている。バラ積船の通関時に例の“dash”が物を言うことは十分に予想される。ヤミ・レートは1ドル=5～6ナイラと言われるが、第二市場導入後もブラック・マーケットは容易になくなりそうもない。外貨がないのは、恐らく中央銀行と一部の外資系企業だけではあるまいか。不思議な国である。

（むろい・よしお/専修大学経済学部助教授）